Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 214 (10955) | Воскресенье, 1 августа 1948 г. | ЦЕНА 20 КОП.

СЕГОДНЯ ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

Большевистский привет славной армии советских железнодорожников!

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Сегодня — Всесоюзный День железнодорожного транспорта.

Этот праздник, как известно, установлен в ознаменование приема железнодорожников в Кремле 30 июля 1935 года. В своей исторической речи, произнесенной на этом приеме, товарищ Сталин с исчерпывающей ясностью определил огромное значение железнодорожного транспорта для нашей страны. И сегодня в памяти железнодорожников живут слова вождя: «СССР, как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта»... Руководствуясь указаниями товарища Сталина, партия, правительство, весь советский народ проявляют повседневную заботу о железнодорожном транспорте. Достаточно сказать, что в послевоенной пятилетке на восстановление и развитие железных дорог ассигнуется больше сорока миллиардов рублей.

Страна отмечает День железнодорожника в обстановке замечательных трудовых побед советского народа. Народнохозяйственный план за первое полугодие выполнен успешно. Неуклонный под'ем железнодорожного транспорта — яркий показатель растущего могущества советского государства.

Социалистическая индустрия во все возрастающих размерах оснащает железнодорожный транспорт совершенной техникой. Железные дороги получили за последние годы много паровозов, десятки тысяч вагонов, построенных на советских заводах. Свыше миллиона тонн рельсов уложено в железнодорожные пути.

Восстановлены и вошли в строй тысячи километров вторых путей на дорогах Донбасса, на магистралях, связывающих центральные районы страны с Ленинградом, с Кавказом. Все шире развертывается строительство Южно-Сибирской магистрали, линий Моинты—Чу, Ишимбай—Ермолаево и других. Идет электрификация крупнейшей магистрали Новокузнецк—Дема, линий Закавказья, Москвы и т. д. Развиваются железнодорожные узлы на дорогах Урала, Сибири и Донбасса.

Уже в 1947 году среднесуточная погрузка на железных дорогах возросла на 23 проц. по сравнению с 1945 годом. В первой половине нынешнего года грузооборот на железных дорогах увеличился по сравнению с прошлым годом на 21 процент. Это означает, что железные дороги ежедневно перевозят теперь на десятки тысяч тонн больше топлива, руды, металла, леса, оборудования для промышленности, горючего и удобрений для сельского хозяйства, хлеба, продовольствия и товаров для населения.

Но по достоинству оценивая достигнутое, Родина сегодня говорит железнодорожникам: вы сделали немало, но требуется сделать еще больше. И железнодорожники хорошо понимают свой долг перед Родиной. В публикуемом сегодня письме товарищу Сталину они дают слово досрочно выполнить годовой план перевозок и погрузить сверх плана 600 тысяч вагонов угля, металла, руды, нефти, зерна и других грузов.

Советский народ с удовлетворением воспримет это большое и ответственное обязательство. Выполнение этого обязательства поможет создать в промышленности и на транспорте необходимые запасы сырья, топлива, материалов, запасы, которые нужны для бесперебойной работы в зимние месяцы.

Важной гарантией того, что железнодорожники могут успешно справиться с поставленными перед ними задачами, является открытое и честное признание ими своих недостатков в работе, их горячее желание в кратчайший срок устранить эти недостатки. Железнодорожники готовы не только на словах, но и на деле доказать, что они по-большевистски восприняли ту критику, которой подвергалась работа железнодорожного транспорта.

Каждому работнику железных дорог, какой бы пост он ни занимал, нужно до конца осознать, что успешного выполнения принятых обязательств можно добиться лишь путем решительного ускорения оборота вагонов. В этом — ключ к дальнейшему под'ему транспорта!

Армия железнодорожников имеет все основания гордиться своими новаторами производства, стахановцами, опытными командирами, инженерами, учеными. Железнодорожники располагают всеми возможностями к тому, чтобы неуклонно двигать вперед и совершенствовать технику и организацию железнодорожного дела.

Успех работы транспорта зависит от слаженности всех его частей, всех звеньев. Добиться такой слаженности — боевая задача железнодорожников. Для этого нужно, чтобы каждый железнодорожник проявлял творческую инициативу и всегда помнил сталинские слова, что на транспорте важна роль каждого работника, как бы на первый взгляд ни был незначителен занимаемый им пост.

Неотложные задачи железнодорожников — образцово организовать перевозки хлеба, своевременно завезти топливо и сырье промышленности, тщательно подготовить все свое хозяйство к зиме, улучшить обслуживание пассажиров.

Для быстрейшего устранения недостатков на железных дорогах и улучшения их работы крайне важно, чтобы все местные партийные организации усилили внимание к железнодорожному транспорту, глубже вникали в его деятельность. Ни один участок транспорта не должен оставаться вне партийного контроля, ни один железнодорожник — вне партийного влияния. Надо повысить боеспособность первичных партийных организаций и узловых партийных комитетов на железных дорогах, улучшить дело марксистско-ленинского воспитания всех работников транспорта, шире развернуть большевистскую критику и самокритику. Больше поддержки и внимания должно уделяться передовикам социалистического соревнования, славным новаторам и стахановцам, которых на транспорте многие тысячи.

В День железнодорожника страна напоминает машиностроителям, металлургам, работникам лесной и других отраслей промышленности: больше локомотивов, вагонов, рельсов, леса и электрооборудования для железных дорог, быстрее вводите в строй новые рельсобалочные станы, решительно сокращайте простои вагонов на под'ездных путях!

Товарищи железнодорожники! Крепко держите слово, данное партии, Родине, великому Сталину! Еще настойчивей боритесь за досрочное выполнение плана перевозок, за быстрейшее осуществление послевоенной сталинской пятилетки!

Письмо железнодорожников Советского Союза

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР

Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Сегодня вся наша страна отмечает Всесоюзный Сталинский День железнодорожного транспорта. В этот радостный для нас праздник трехмиллионная армия железнодорожников обращается к Вам, нашему отцу и другу, вождю и учителю, с горячим приветом, пожеланиями сил и здоровья на многие и многие годы.

Железнодорожники, руководимые большевистской партией и Советским Правительством, воодушевленные Вашей постоянной заботой о транспорте, самоотверженно трудятся на благо родной отчизны и отдают все свои силы на дело восстановления и дальнейшего развития железнодорожного транспорта.

Участвуя вместе со всем советским народом в осуществлении грандиозного сталинского послевоенного пятилетнего плана, мы боремся за досрочное выполнение заданий государства, за повышение темпов перевозок, улучшение качества работы с тем, чтобы транспорт был, как Вы указывали, товарищ Сталин, четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером.

Претворяя в жизнь Ваше указание о быстрейшем восстановлении и дальнейшем развитии транспорта, железнодорожники немало потрудились над усилением технической вооруженности дорог и увеличением их пропускной способности. Восстановлены и вновь построены тысячи километров пути, сотни больших и малых мостов, десятки паровозных и вагонных депо, введено в эксплоатацию свыше 1,5 млн. кв. метров жилой площади.

В первом полугодии 1948 г. железнодорожный транспорт выполнил план погрузки на 101 проц., грузооборот, по сравнению с соответствующим периодом прошлого года, увеличен на 21 проц. В июне этого года, перевыполнив месячный план погрузки в целом, железнодорожный транспорт выполнил задание по таким важнейшим народнохозяйственным грузам, как уголь, нефть, руда и черные металлы.

Но в работе транспорта имеется еще много серьезных недостатков. И, как подобает большевикам, следуя Вашим мудрым указаниям о критике и самокритике, как о силе, двигающей вперед наше развитие, мы и сегодня, в свой праздник, говорим открыто о своих недостатках с тем, чтобы быстрее устранить их и сосредоточить внимание на нерешенных задачах.

Мы еще не выполняем заданной нормы оборота вагонов, плана строительно-восстановительных работ, медленно внедряем индустриальные методы производства и механизацию трудоемких процессов, слабо распространяем передовые методы труда.

Партия и правительство указали на эти и другие серьезные недостатки в работе транспорта, подвергли ее большевистской критике, оказали нам огромную помощь в улучшении работы.

Мы горячо благодарим нашу партию, правительство и лично Вас, дорогой Иосиф Виссарионович, за неустанную отеческую заботу, которую Вы проявляете о нас, железнодорожниках.

Мы, работники всех отраслей и профессий железнодорожного транспорта, в свой торжественный праздник обещаем Вам, дорогой Иосиф Виссарионович,

— приложить все силы и энергию, чтобы поднять работу транспорта на новую, более высокую ступень и достичь в III квартале 1949 г. уровня погрузки, намеченного на 1950 г.;

— досрочно выполнить план перевозок 1948 г. и погрузить сверх плана 600 тыс. вагонов, в том числе угля 70 тыс., черных металлов 28 тыс., руды 15 тыс. вагонов, нефти и нефтепродуктов 65 тыс. цистерн и зерна 50 тыс. вагонов;

— в 1948 г. ускорить оборот вагона против прошлого года на 30 часов;

— образцово перевезти хлеб нового урожая в установленные сроки и без потерь;

— улучшить обслуживание пассажиров, навести порядок на вокзалах, устранить опоздания пассажирских поездов;

— подготовить хозяйство транспорта к предстоящей зиме и обеспечить бесперебойную работу железных дорог в зимних условиях;

— подготовить к работе зимой кадры транспорта, особенно молодых железнодорожников, научить их преодолению зимних трудностей и вооружить передовым опытом стахановско-кривоносовской работы;

— своевременно завезти на предприятия промышленности и в города запасы сырья и топлива;

— в целях улучшения использования подвижного состава укрепить производственное содружество с клиентурой железнодорожного транспорта — с угольщиками, горняками, нефтяниками, металлургами и др.;

— перевыполнить план по производительности труда на 4 проц.;

— снизить себестоимость перевозок на 1,8 проц. против плана и обеспечить сохранность перевозимых грузов;

— снизить расход топлива на измеритель работы на 2 проц. против плана;

— досрочно выполнить план работ по восстановлению и усилению пропускной способности железных дорог Урала, Сибири, Донбасса и выходов из него;

— по-большевистски внедрять и осваивать новую технику и технологию, среднепрогрессивные нормы, разоблачать и искоренять еще имеющиеся на отдельных участках нашей работы косность и рутину, мешающие железнодорожному транспорту двигаться вперед.

Мы понимаем, что борьба за дальнейший технический прогресс — это борьба за новый под'ем транспорта, за увеличение его мощи и пропускной способности. Поэтому мы, стахановцы, научные работники, инженеры, техники, изобретатели, рационализаторы — вся армия железнодорожников, — даем Вам, дорогой товарищ Сталин, слово всемерно механизировать производственные процессы и внедрять во все звенья нашего производства высокую индустриальную культуру и новую технику.

Исходя из Ваших, товарищ Сталин, указаний о том, что чем выше идейный уровень кадров, тем плодотворнее их практическая работа, мы будем и впредь неустанно повышать свой идейно-политический уровень, воспитывать каждого железнодорожника в духе коммунистической сознательности, понимания своего высокого долга перед Родиной и социалистического отношения к труду.

Поддерживая патриотический призыв передовых предприятий о досрочном выполнении послевоенного пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства, рабочие и работницы, инженерно-технические работники и служащие округов, железных дорог, предприятий и строек транспорта взяли на себя следующие обязательства по досрочному выполнению плана 1948 г. — третьего решающего года пятилетки:

ДОНЕЦКИЙ ОКРУГ

Погрузить сверх годового плана 70 тыс. вагонов, увеличить среднесуточную погрузку угля во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 19,7 проц., погрузить сверх плана черных металлов 28 тыс. вагонов, зерна 10 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона по сравнению с 1947 г. на 28 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4,5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2,5 проц.

По Северо-Донецкой дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 9,4 проц., в том числе угля на 20,5 проц., погрузить сверх плана черных металлов 3 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 13,4 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 5 проц.

По Южно-Донецкой дороге. Погрузить сверх плана 20 тыс. вагонов, в том числе черных металлов 5 тыс. вагонов, увеличить среднесуточную погрузку угля во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 21 проц., ускорить оборот вагона против 1947 года на 2,6 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4,5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1,1 проц.

По Сталинской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии против первого полугодия на 26 проц., погрузить сверх плана черных металлов 20 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 19 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц., перевыполнить план по производительности труда на 3 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 проц.

По Южной дороге. Погрузить сверх плана 50 тыс. вагонов, в том числе зерна 4 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 23 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3,5 проц.

По Юго-Восточной дороге. Погрузить сверх плана 20 тыс. вагонов, в том числе зерна 7 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 23 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 4 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 проц.

По Сталинградской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. против первого полугодия на 13 проц., ускорить оборот вагона против 1947 г. на 46 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1 проц.

УРАЛО-СИБИРСКИЙ ОКРУГ

Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 10,8 проц., погрузить сверх плана угля 20 тыс. и руды 15 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 17 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 1,5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Томской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 11 проц., погрузить сверх плана угля 5 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 13 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 2 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1,5 проц.

По Южно-Уральской дороге. Увеличить погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 57 тыс. вагонов, погрузить сверх годового плана угля 5 тыс. вагонов и железной руды 3 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 22,4 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 1,5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Свердловской дороге. Увеличить погрузку во втором полугодии 1948 г. против первого полугодия на 100 тыс. вагонов, погрузить сверх годового плана угля 5 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 13 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 1,5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 процента.

По Пермской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 года по сравнению с первым полугодием на 8 процентов, погрузить сверх плана угля 5 тысяч вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 года на 23,4 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента, перевыполнить план по производительности труда на 2 процента и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Омской дороге. Ускорить оборот вагона против 1947 года на 16 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 1,5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1,5 проц.

По Карагандинской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 22,4 проц., погрузить во втором полугодии на 16 тыс. вагонов угля больше, чем в первом полугодии, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 15 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента, перевыполнить план по производительности труда на 1 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 проц.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Погрузить сверх плана 200 тыс. вагонов, в том числе угля 20 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 3 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3,8 проц.

По Ярославской дороге. Погрузить сверх плана 30 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 3 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2,5 проц.

По Московско-Рязанской дороге. Погрузить сверх плана 40 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 5 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Московско-Курской дороге. Погрузить сверх плана 25 тыс. вагонов, в том числе угля 5 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 5 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 4 проц.

По Московско-Донбасской дороге. Погрузить сверх плана 25 тыс. вагонов, в том числе угля 15 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 4,5 проц.

По Московско-Киевской дороге. Погрузить сверх плана 15 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 5 проц.

По Московско-Окружной дороге. Погрузить сверх плана 5 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 1 час, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3,5 проц.

По Горьковской дороге. Погрузить сверх плана 60 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4,5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

ПРИВОЛЖСКИЙ ОКРУГ

Погрузить сверх плана 50 тыс. вагонов, в том числе нефти и нефтепродуктов 10 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 28 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 проц.

По Казанской дороге. Погрузить сверх плана 20 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 14 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4,5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 5 проц.

По дороге им. В. В. Куйбышева. Погрузить сверх плана 8 тыс. вагонов, в том числе нефти и нефтепродуктов 2 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 23 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1,5 проц.

По Оренбургской дороге. Погрузить сверх плана 12 тыс. вагонов, в том числе нефти и нефтепродуктов 2 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 37 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 4 проц.

По Рязано-Уральской дороге. Погрузить сверх плана 10 тыс. вагонов, в том числе нефти и нефтепродуктов 3 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 28 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 6 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3,5 проц.

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ОКРУГ

Погрузить сверх плана 85 тыс. вагонов, в том числе нефти и нефтепродуктов 5 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против плана на 1,5 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 проц.

По Кировской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 24 процента, ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 проц.

По Ленинградской дороге. Погрузить сверх плана 35 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 1 час, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5,5 процента и снизить расход топлива на измеритель против плана на 5 проц.

По Октябрьской дороге. Погрузить сверх плана 30 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5,5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 5 проц.

По Калининской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 25,5 процента, ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 4,5 проц.

По Эстонской дороге. Погрузить сверх годового плана 8 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 5 проц.

По Латвийской дороге. Погрузить сверх плана 5 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 1 час, снизить себестоимость перевозок против плана на

(Продолжение на 2-й стр.).

Торжественные собрания железнодорожников Московского узла

На предприятиях Московского узла устраиваются торжественные собрания и вечера, посвященные Сталинскому Дню железнодорожника. Собрания состоялись в депо имени Ильича Западной железной дороги, на станции Москва-сортировочная Московско-Рязанской магистрали, в Управлении Центрального округа железных дорог и т. д.

30 июля в Центральном доме культуры железнодорожников собрались на торжественное заседание трудящиеся Железнодорожного района столицы. Празднично украшенный зал заполнили стахановцы и инженерно-технические работники Сталинских железнодорожных мастерских Октябрьской дороги, депо Москва-сортировочная Московско-Рязанской дороги, завода «Путеец» и других передовых транспортных предприятий, партийные и советские работники.

На собраниях с большим под'емом приняты приветствия товарищу И. В. Сталину.

Юбилей спортивного общества «Динамо»

Сегодня исполняется 25 лет со дня организации спортивного общества «Динамо». Инициатором его создания был Ф. Э. Дзержинский.

Вместе со всем физкультурным движением нашей страны крепло и развивалось общество «Динамо», которое по праву стало в авангарде этого движения. Высокие достижения «Динамо» были по заслугам оценены советским правительством, наградившим в 1936 году общество орденом Ленина.

Десятки тысяч физкультурников насчитывает в своих рядах общество «Динамо». Среди них — 600 заслуженных мастеров и мастеров спорта, около 7.000 спортсменов первого разряда и более 34.000 спортсменов второго разряда.

Общество располагает массой спортивных сооружений. В Москве вырос грандиозный учебно-спортивный комбинат — стадион «Динамо»; на местах работают 113 стадионов, 99 водных станций и бассейнов, много спортивных залов и площадок.

Динамовцы высоко несли знамя советского спорта за рубежом. Они с успехом выступали в международных соревнованиях, побеждали сильнейших профессиональных спортсменов Западной Европы. Футболисты общества «Динамо» одержали победы на стадионах Англии, Швеции, Норвегии над лучшими профессиональными клубами этих стран.

Успехи общества являются результатом постоянного внимания и заботы партии, правительства и лично товарища Сталина о всестороннем развитии советского спорта.

Комбайнер Архип Оськин намолотил сто тысяч пудов зерна

СТАЛИНГРАД, 31. (Корр. «Правды»). Колхозы Чернышковского района вырастили обильный урожай.

Мастер комбайновой уборки тов. Оськин работает на полях передового в районе колхоза «Красный май». Урожай здесь выдался на славу. Применив свой огромный производственный опыт, комбайнер Архип Оськин сцепом двух комбайнов «Сталинец-6» убрал более 1.300 гектаров и намолотил 100 тысяч пудов зерна.

Письмо железнодорожников Советского Союза

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР

Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ

(Продолжение. Начало на 1-й стр.).

1 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 проц.

По Северной дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 12,3 проц., ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 4 проц., перевыполнить план по производительности труда на 7 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 0,5 проц.

По Печорской дороге. Увеличить погрузку угля во втором полугодии против первого полугодия на 6.600 вагонов и погрузить сверх годового плана нефти и нефтепродуктов 5 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 20 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 4 проц., перевыполнить план по производительности труда на 7 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

ЗАПАДНЫЙ ОКРУГ

Погрузить сверх плана 30 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 10 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 6 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 4,5 проц.

По Литовской дороге. Погрузить сверх плана 10 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 10 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 7 проц., перевыполнить план по производительности труда на 7 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2,8 проц.

По Западной дороге. Погрузить сверх плана 5 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 10 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 6 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 6,8 проц.

По Белорусской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии по сравнению с первым полугодием на 22,6 проц., ускорить оборот вагона против плана на 10 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 4,5 проц.

По Брест-Литовской дороге. Погрузить сверх плана 15 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 12 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 5,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 6 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 4,3 проц.

ЮГО-ЗАПАДНЫЙ ОКРУГ

Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 21,1 проц., погрузить сверх годового плана зерна 10 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 18 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 4,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 7 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2,3 проц.

По Юго-Западной дороге. Увеличить погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 6 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 5 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 7 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 проц.

По Винницкой дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 19,6 проц., ускорить оборот вагона против 1947 г. на 6 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 6 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Ковельской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 27,5 проц., ускорить оборот вагона против 1947 г. на 10 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Львовской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии по сравнению с первым полугодием на 37 проц., ускорить оборот вагона против 1947 г. на 12 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 5 процентов, перевыполнить план по производительности труда на 8 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2,5 проц.

По Одесской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 15,8 проц., погрузить сверх плана зерна 10 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 8 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 7 проц., перевыполнить план по производительности труда на 8 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2,9 проц.

По Кишиневской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 26,8 проц., ускорить оборот вагона против 1947 г. на 8 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 4 проц., перевыполнить план по производительности труда на 7 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1 проц.

КАВКАЗСКИЙ ОКРУГ

Погрузить сверх годового плана 75 тыс. вагонов, в том числе угля 20 тыс. вагонов, нефти и нефтепродуктов 30 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против плана на 3 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 3 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 проц.

По Северо-Кавказской дороге. Погрузить сверх годового плана угля 20 тыс. вагонов, нефти и нефтепродуктов 5 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против плана на 3 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 3 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 3,5 проц.

По Орджоникидзевской дороге. Погрузить сверх плана 25 тыс. вагонов, в том числе нефти и нефтепродуктов 20 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против плана на 4 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Азербайджанской дороге. Погрузить сверх плана 15 тыс. вагонов, в том числе нефти и нефтепродуктов 5 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против плана на 3 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 3 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Закавказской дороге. Погрузить сверх плана 10 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против плана на 2 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц., перевыполнить план по производительности труда на 2 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

СРЕДНЕ-АЗИАТСКИЙ ОКРУГ

Погрузить сверх плана 50 тыс. вагонов, в том числе нефти и нефтепродуктов 20 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 20 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1,8 проц.

По Туркестано-Сибирской дороге. Погрузить сверх плана 2 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 13 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц., перевыполнить план по производительности труда на 3 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1,8 проц.

По Ташкентской дороге. Погрузить сверх плана 3 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 23 часа, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 5 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1,8 проц.

По Ашхабадской дороге. Погрузить сверх плана 45 тыс. вагонов, в том числе нефти и нефтепродуктов 20 тыс. цистерн, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 15 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 1,8 проц.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ОКРУГ

Погрузить сверх плана 40 тыс. вагонов, в том числе угля 10 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 10 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 проц., перевыполнить план по производительности труда на 6 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Красноярской дороге. Погрузить сверх плана 7 тыс. вагонов, в том числе угля 2 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 14 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 8 проц., снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Восточно-Сибирской дороге. Погрузить сверх плана 10 тыс. вагонов, в том числе угля 3 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 19 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 5 проц., перевыполнить план по производительности труда на 8 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Забайкальской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 12,7 проц., ускорить оборот вагона против 1947 г. на 8 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 8 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2,5 проц.

По Амурской дороге. Погрузить сверх плана 8 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 9 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 проц., перевыполнить план по производительности труда на 6 проц. и снизить расход топлива на измеритель на 2 проц.

По Дальневосточной дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 29,6 проц., ускорить оборот вагона против 1947 г. на 19 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц., перевыполнить план по производительности труда на 4 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2,5 проц.

По Приморской дороге. Погрузить сверх плана 18 тыс. вагонов, в том числе угля 5 тыс. вагонов, ускорить оборот вагона против 1947 г. на 14 часов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 проц., перевыполнить план по производительности труда на 2 проц. и снизить расход топлива на измеритель против плана на 2 проц.

По Сахалинской дороге. Увеличить среднесуточную погрузку во втором полугодии 1948 г. по сравнению с первым полугодием на 38 проц., погрузить во втором полугодии угля на 9.500 вагонов больше, чем в первом полугодии.

* * *

В социалистическом соревновании за досрочное выполнение производственных планов предприятия железных дорог взяли на себя конкретные обязательства, в том числе передовые коллективы обязуются:

Дебальцевское отделение Северо-Донецкой дороги. Погрузить сверх плана 10 тыс. вагонов угля, по сравнению с 1947 г. ускорить оборот вагона на 6 часов, сократить простой вагона под грузовыми операциями на 12 часов, повысить участковую скорость на 3 километра в час.

Тайгинское отделение Томской дороги. Выполнить план погрузки к 7 ноября.

Московское отделение Московско-Курской дороги. Выполнить план погрузки к 7 ноября, ускорить оборот вагона на 20 проц. от нормы.

Узловское отделение Московско-Донбасской дороги. Погрузить сверх годового плана 350 тыс. тонн угля.

Шахтинское отделение Северо-Кавказской дороги. Погрузить сверх плана 20 тыс. вагонов угля, ускорить оборот вагона против годовой нормы на 4 часа, сэкономить 10 тыс. вагонов за счет применения методов уплотненной погрузки.

Читинское отделение Забайкальской дороги. Выполнить план погрузки на 115 проц., ускорить оборот вагона против плана на 2 часа.

Станция Ясиноватая Южно-Донецкой дороги. Снизить простой вагона по сравнению с 1947 г. на 15 проц., обеспечить получение сверхплановой прибыли в размере 3 проц., выполнить годовой план по формированию поездов всеми составительскими бригадами к 7 ноября.

Станция Инская Томской дороги. Снизить простой вагона по сравнению с 1947 г. на 15 проц., выполнить план по формированию поездов всеми составительскими бригадами к 7 ноября, обеспечить получение сверхплановой прибыли в размере 3 проц.

Станция Москва-сортировочная Московско-Рязанской дороги. Снизить простой вагона по сравнению с 1947 г. на 20 проц., обеспечить получение сверхплановой прибыли в размере 4 проц., выполнить план по формированию поездов всеми составительскими бригадами к 7 ноября.

Станция Ленинград-сортировочная-Московская Октябрьской дороги. Снизить простой вагона по сравнению с 1947 г. на 15 проц., обеспечить получение сверхплановой прибыли в размере 4 проц., выполнить план по формированию поездов всеми составительскими бригадами к 7 ноября.

Станция Батайск Северо-Кавказской дороги. Выполнить годовой план по формированию поездов всеми составительскими бригадами к 7 ноября.

Паровозное депо Основа Южной дороги. За счет вождения тяжеловесных поездов выполнить план перевозок на 110 проц., обеспечить выпуск из промывочного ремонта каждой комплексной бригадой до 26 паровозов в месяц, сэкономить 5 проц. топлива, обеспечить рентабельность работы депо, сэкономить в 1948 г. 600 тыс. рублей.

Паровозное депо Глубокая Юго-Восточной дороги. Выполнить план перевозок с парком на 4 паровоза ниже нормы, сэкономить на ремонте и эксплоатации паровозов 500 тыс. рублей.

Паровозное депо Барабинск Омской дороги. Перевыполнить норму среднесуточного пробега паровозов на 5 километров, сэкономить не менее 4 проц. топлива, снизить себестоимость против плана на 3 проц.

Электровозное депо Белово Томской дороги. Перевыполнить план среднего ремонта электровозов на 20 проц., довести пробег электровозов между под'емочными ремонтами до 110 тыс. километров и сэкономить 1 млн. киловатт-часов электроэнергии.

Паровозное депо Лихоборы Московско-Окружной дороги. Выполнить годовой план среднего ремонта паровозов к 7 ноября, сэкономить 6 проц. топлива против нормы.

Паровозное депо Москва-сортировочная Московско-Рязанской дороги. Довести межпод'емочный пробег паровозов до 75 тыс. километров, сэкономить не менее 35 тыс. тонн топлива, добиться экономии денежных средств в сумме 1,5 млн. рублей.

Паровозное депо Москва им. Ильича Западной дороги. Перевыполнить среднесуточный пробег грузового паровоза на 21 километр, добиться экономии топлива не менее 10 проц., довести межпод'емочный пробег грузового паровоза в среднем по депо до 125 тыс. километров, сэкономить не менее 1,5 млн. рублей.

Электровозное депо Хашури Закавказской дороги. Перевыполнить среднесуточный пробег электровозов на 2 проц. и техническую скорость на 3 проц., сэкономить 5 проц. электроэнергии.

Паровозное депо Зима Восточно-Сибирской дороги. Закончить план среднего ремонта паровозов к 7 ноября, добиться не менее 100 тыс. рублей экономии, силами бригад, без затраты государственных средств, отеплить к зиме весь паровозный парк.

Вагонный участок Ленинград-Московский Октябрьской дороги. Выполнить годовой план ремонта пассажирских вагонов к 7 ноября, восстановить и сдать в эксплоатацию до конца года 50 поврежденных пассажирских вагонов, построить силами депо рессорный, тележечный, эмалировочный цехи и лесосушилку.

Вагонное депо станции Волноваха Южно-Донецкой дороги. Выполнить годовой план ремонта вагонов к 7 ноября.

Вагонное депо Елец Московско-Донбасской дороги. Выполнить годовой план ремонта вагонов к 7 ноября, добиться экономии денежных средств в сумме 150 тыс. рублей.

Вагонное депо Сальск Северо-Кавказской дороги. Выполнить годовой план ремонта вагонов к 7 ноября.

Вагонное депо Могоча Амурской дороги. Выполнить годовой план ремонта вагонов к 7 ноября.

Вагоно-колесные мастерские станции Магнитогорск Южно-Уральской дороги. Выполнить годовой план ремонта колесных пар к 7 ноября.

Пропарочная станция Баладжары Азербайджанской дороги. Закончить годовой план пропарки цистерн к 7 ноября, сократить простой цистерн под пропаркой на 0,5 часа против нормы.

Ясиноватская дистанция пути Южно-Донецкой дороги. Выполнить два годовых задания по среднему ремонту пути, привести путь к зиме в хорошее состояние и содержать его без предупреждений об ограничении скоростей движения поездов.

Тюменская дистанция пути Свердловской дороги. Досрочно закончить план путевых работ, выполнить сверх плана 2,5 километра капитального ремонта пути, закончить годовое задание по планово-предупредительному ремонту пути к 15 сентября.

Самборская дистанция пути Львовской дороги. Заменить сверх годового плана 10 километров рельсовых рубок, содержать путь в отличном состоянии без предупреждений об ограничении скоростей движения поездов.

Магдагачинская дистанция пути Амурской дороги. Выполнить к 1 сентября годовой план среднего ремонта пути, обеспечить содержание пути без предупреждений об ограничении скоростей движения поездов.

Путевая машинная станция № 4. Выполнить план реконструкции пути на Омской дороге к 1 ноября, снизить себестоимость работ на 5 проц., повысить производительность труда на 50 проц. сверх плана.

Дистанция сигнализации и связи Нижнеднепровск-узел Сталинской дороги. Обеспечить бесперебойную работу устройств связи и СЦБ, оборудовать к 1 октября 5 станций маршрутно-контрольными устройствами системы Наталевича.

Барабинская дистанция сигнализации и связи Омской дороги. Закончить оборудование автостопами участка Чулымская — Барабинск к 1 ноября и подготовку дистанции к зиме — к 1 октября.

* * *

Работники железных дорог также взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов и пятилетки в целом, среди них:

старший машинист депо Ярославль т. Папавин — довести пробег паровоза без капитального ремонта до 1 млн. 600 тыс. километров, без среднего — до 800 тыс. километров и между под'емочными ремонтами — до 200 тыс. километров;

старший машинист депо Курган Южно-Уральской дороги т. Блинов — перевыполнять среднесуточный пробег паровоза на 220 километров, перевозить ежемесячно 15 тяжеловесных поездов, довести пробег паровоза между под'емочными ремонтами до 100 тыс. километров, экономить на эксплоатации и ремонте паровоза 3.500 рублей ежемесячно;

старший машинист депо Боготол Красноярской дороги т. Юшко — перевыполнить годовой пробег паровоза на 60 тыс. километров, сэкономить до конца года 240 тонн угля, довести пробег между под'емочными ремонтами до 85 тыс. километров и сэкономить на ремонте и эксплоатации паровоза 40 тыс. рублей;

старший машинист депо Тула Московско-Курской дороги т. Коробков — закончить пятилетний план пробега паровоза в 3,5 года и сэкономить за это время 1.500 тонн топлива;

старший машинист депо Зилово Забайкальской дороги т. Соловьев — довести среднесуточный пробег паровоза до 400 километров, сэкономить до конца года 300 тонн топлива, довести пробег паровоза между под'емочными ремонтами до 100 тыс. километров и между средним ремонтом до 500 тыс. километров;

бригада паровоза старшего машиниста депо Барабинск Омской дороги т. Голенкова — перевыполнять среднесуточный пробег паровоза на 20 проц. и ежемесячно экономить не менее 10 проц. топлива от установленной нормы;

бригады колонны паровозов депо Юдино Казанской дороги старшего машиниста т. Крылова — экономить топлива не менее 50 тонн в месяц, увеличить количество перевозимых грузов за счет тяжеловесных поездов до 25 тыс. тонн в месяц, экономить ежемесячно на ремонте и эксплоатации паровозов 15 тыс. рублей;

машинисты колонны паровозов депо Красный Лиман Северо-Донецкой дороги старшего машиниста т. Шумилова — довести пробег товарных паровозов между под'емочными ремонтами до 70 тыс. км., экономить ежемесячно на каждом паровозе не менее 20 тонн топлива;

старший машинист депо Инская Томской дороги т. Ребров — довести межпод'емочный пробег паровоза до 80 тыс. километров и ежемесячно экономить 5 проц. топлива;

машинист электровоза депо Белово Томской дороги т. Братухин — довести межпод'емочный пробег электровоза до 160 тыс. километров;

старший машинист депо Москва-сортировочная Московско-Рязанской дороги т. Наврот — выполнить годовой план пробега паровоза к 7 ноября, сэкономить 5 проц. топлива, довести пробег паровоза между под'емочными ремонтами до 100 тыс. километров;

старший машинист депо Ленинакан Закавказской дороги т. Абаджян — довести пробег паровоза между под'емочными ремонтами до 100 тыс. километров и между промывками до 40 тыс. километров, сэкономить 5 проц. топлива;

бригады колонны паровозов депо Ташкент старшего машиниста т. Нурмухамедова — довести месячный пробег каждого паровоза до 8,5 тыс. километров, сэкономить 600 тонн топлива, дать 35 тыс. рублей экономии на ремонте и эксплоатации паровозов;

старший машинист депо Красноводск Ашхабадской дороги т. Дымонт — перевыполнять среднесуточный пробег тепловоза на 90 километров, довести пробег тепловоза без среднего ремонта до 400 тыс. километров;

диспетчер Московского отделения Московско-Рязанской дороги т. Королева — ускорить оборот паровоза по сравнению с нормой на 30 проц., повысить участковую скорость против нормы для прямых поездов на 9 проц. и сборных — на 45 проц.;

поездной диспетчер Ворошиловградского отделения Сев.-Донецкой дороги т. Костырко — перевыполнять участковую скорость на 5 проц.;

диспетчер Коростенского отделения Юго-Западной дороги т. Лощинина — перевыполнять участковую скорость на 5 проц.;

поездной диспетчер Аткарского отделения Рязано-Уральской дороги т. Кушеверский — организовать обработку 630 поездов скоростным методом и сэкономить до конца года за счет этого 37.800 вагоно-часов;

маневровый диспетчер станции Люблино Московско-Курской дороги т. Коновалов — выполнить план переработки вагонов на 126 проц., сократить простой вагона по сравнению с 1947 годом на 25 проц.;

маневровый диспетчер станции Ленинград-сортировочный Октябрьской дороги т. Бондырев — сократить простой вагона на 20 проц. по сравнению с 1947 годом;

составитель станции Дебальцево-сортировочная Северо-Донецкой дороги т. Шматов — выполнить годовой план переработки поездов на 130 проц.;

составитель станции Киров Горьковской дороги т. Катаев — выполнить годовой план по формированию поездов к 7 ноября;

составитель станции Ленинград-сортировочный Октябрьской дороги т. Чижов — выполнить годовой план переработки поездов к 1 октября;

составитель поездов станции Кавказская Северо-Кавказской дороги т. Помазнов — выполнить пятилетний план переработки поездов в 3,5 года;

поездной вагонный мастер Зуевского вагонного участка Пермской дороги т. Анисимов — выполнить годовую норму пробега поездо-километров на 120 проц.;

старший машинист углепод'емного крана станции Свердловск т. Черепанов — выполнить годовой план углеподачи к 7 ноября;

электромеханик Гудермесской дистанции сигнализации и связи Орджоникидзевской дороги т. Гусев — повысить производительность труда на 50 проц., выполнить своими силами ремонт устройств связи и сигнализации;

комплексная бригада депо Славянск Южно-Донецкой дороги бригадира т. Мороз — ремонтировать ежемесячно промывочным ремонтом 30 паровозов;

бригадир комплексной бригады депо Коростень Юго-Западной дороги т. Банюк — сократить простой паровоза в под'емочном ремонте до 3,7 суток, восстановить силами бригады один паровоз;

комплексная бригада депо Барабинск Омской дороги бригадира т. Мухина — выпускать ежемесячно из промывочного ремонта 25 паровозов;

бригадир комплексной бригады депо Сызрань дороги им. В. В. Куйбышева т. Чугункин — выпускать ежемесячно из промывочного ремонта по 30 паровозов;

дорожный мастер Новохоперской дистанции пути Юго-Восточной дороги т. Юшкин — досрочно закончить задание по планово-предупредительному ремонту, содержать путь в отличном состоянии без предупреждений, повысить производительность труда рабочих околотка на 50 проц. против плана;

дорожный мастер Вятско-Полянской дистанции пути Казанской дороги т. Идрисов — досрочно выполнить годовое задание по планово-предупредительному ремонту пути, привести путь к зиме в отличное состояние и закончить подготовку средств снегоборьбы и снегозащиты к 1 сентября;

дорожный мастер Шахтинской дистанции пути Северо-Кавказской дороги т. Козлов — выполнить к 1 сентября годовое задание по планово-предупредительному ремонту пути, обеспечить отличное содержание пути без предупреждений об ограничении скорости движения поездов;

мостовой мастер Жлобинской дистанции пути Белорусской дороги т. Горевцев — закончить досрочно капитальное восстановление двух малых мостов и полуторагодовой план капитального ремонта искусственных сооружений;

механик снегоуборочной машины Томской дороги т. Логунцов — выработать в предстоящую зиму не менее трех годовых норм уборки снега;

механик балластировочной машины № 92 т. Старцев — выполнить пятилетний план по под'емке пути к 7 ноября;

механик снегоуборочной машины № 109 т. Калачиков — выработать в предстоящую зиму полторы годовых нормы уборки снега;

бригадир Варгашинской дистанции пути Южно-Уральской дороги т. Галямов — содержать путь в отличном состоянии без предупреждений, обеспечить производительность труда рабочих в бригаде не ниже 140 проц.;

токарь паровозного депо Кулой Печорской дороги т. Припутнев — довести производительность труда до 320 проц.;

токарь Перовского вагонного депо Московско-Рязанской дороги т. Рязанов — выполнить пятилетний план обточки бандажей в 3,5 года;

рессорщик Лосиноостровского вагонного депо Ярославской дороги т. Хабаров — выполнить пятилетний план ремонта рессор в 3 года;

бригадир грузчиков станции Москва Московско-Курской дороги т. Васюк — закончить выполнение пятилетнего плана по грузопереработке до конца года;

котельщик депо Тернополь Львовской дороги т. Лещина — довести производительность труда до 280 проц.;

слесарь депо Львов-Запад Львовской дороги т. Евдокимов — довести производительность труда до 250 проц.;

столяр вагонного депо Киев Юго-Западной дороги т. Токарев — выполнить двухгодовую норму к 7 ноября.

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

Перевыполнить годовой план перевозки пассажиров на 10 млн. человек, снизить себестоимость перевозок на 4 проц. против плана, сэкономить 2 млн. киловатт-часов электроэнергии, дать сверхплановой прибыли 5,5 млн. рублей.

Работники метрополитена взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

машинист т. Потоцкий — довести пробег вагонов без обточки колесных пар до 120 тыс. километров;

дорожный мастер т. Разумовский — обеспечить содержание пути в отличном состоянии, снизить себестоимость содержания 1 километра пути на 8 проц.;

фрезеровщик т. Башкарев — выполнить до конца года 2,5 годовых нормы.

ПАРОВОЗОРЕМОНТНЫЕ ЗАВОДЫ

Досрочно выполнить годовой план ремонта паровозов и дать сверх плана 775 грузовых вагонов из капитального ремонта, 1.500 тонн поковок, 8.500 тонн чугунного литья, повысить производительность труда на 3,7 проц. сверх плана и снизить себестоимость товарной продукции на 6 проц.

Коллективы передовых заводов взяли на себя следующие обязательства:

Полтавский — отремонтировать сверх годового плана 20 паровозов, отказаться от государственной дотации на сумму в 2 млн. рублей.

Тихорецкий — отремонтировать сверх годового плана 45 паровозов.

Ростовский — отремонтировать сверх годового плана 12 паровозов, отказаться от государственной дотации на сумму в 6 млн. рублей.

Запорожский — отремонтировать сверх годового плана 15 паровозов, отказаться от государственной дотации на сумму в 3 млн. рублей.

Воронежский — отремонтировать сверх годового плана 24 паровоза, отказаться от государственной дотации на сумму в 1 млн. рублей.

Днепропетровский — отремонтировать сверх годового плана 20 паровозов, отказаться от государственной дотации на сумму в 2 млн. рублей.

Работники паровозоремонтных заводов взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению планов, среди них:

кузнец Пролетарского паровозоремонтного завода т. Смирнов — выполнить до конца года 6 годовых норм;

слесарь котельного цеха Конотопского завода т. Баско — выполнить пятилетний план по ремонту арматуры паровозных котлов в 3 года;

слесарь сборного цеха Воронежского завода т. Дмитриев — выполнить пятилетний план по ремонту кулисных механизмов паровозов в 4 года;

котельщик Воронежского завода т. Кривцов — выполнить пятилетний план по разборке котлов в 3,5 года.

ВАГОНОРЕМОНТНЫЕ ЗАВОДЫ

Досрочно выполнить годовой план ремонта вагонов и дать сверх плана 5.225 грузовых вагонов из капитального ремонта, 1.500 тонн поковок, 3.500 тонн чугунного литья, отремонтировать 9.000 колесных пар, повысить производительность труда на 10 проц. и снизить себестоимость товарной продукции против плана на 4 проц.

Коллективы передовых заводов взяли на себя следующие обязательства:

Дарницкий — отремонтировать сверх годового плана 655 товарных вагонов, перевыполнить план по валовой продукции на 1 млн. 200 тыс. рублей, по колесным парам — на 1.000 штук и дать сверхплановой экономии 2 млн. 470 тыс. рублей.

Панютинский — отремонтировать сверх плана капитальным ремонтом 150 товарных вагонов и 1.200 колесных пар.

Завод «Памяти революции 1905 года» — перевыполнить план по валовой продукции на 2 млн. 470 тыс. рублей, отремонтировать сверх плана 70 пассажирских вагонов и 550 колесных пар, изготовить 90 тонн поковок и 610 тонн чугунного литья, дать сверхплановой экономии 1 млн. рублей.

Работники вагоноремонтных заводов взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

токарь колесного цеха Московского завода «Памяти революции 1905 года» т. Снегирев — обточить сверх годового плана 4.350 шеек колесных пар;

слесарь по ремонту тормозной рычажной передачи завода им. Войтовича т. Кочкин — отремонтировать сверх плана рычажные передачи для 60 пассажирских вагонов;

кузнец Канашского вагоноремонтного завода т. Дементьев — выполнить к 7 ноября 2 годовых нормы и изготовить до конца года еще 70 тонн поковки;

слесарь Дарницкого вагоноремонтного завода т. Кивиренко — выполнить сверх плана слесарные работы по капитальному ремонту 3 снегоочистителей.

ЗАВОДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Перевыполнить годовой план по товарной продукции на 30 млн. рублей, повысить производительность труда на 5 проц., снизить себестоимость продукции на 3 проц. и обеспечить сверхплановую прибыль в размере 20 млн. рублей.

(Окончание на 3-й стр.).

Письмо железнодорожников Советского Союза

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР

Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ

(Окончание)

Коллективы заводов взяли на себя обязательства по досрочному выполнению плана, среди них:

Тамбовский завод «Ревтруд» — закончить план выпуска товарной продукции к 7 ноября, снизить заданную себестоимость на 2 проц., дать прибыли в размере 2,5 млн. рублей.

Люблинский завод им. Л. М. Кагановича — досрочно закончить план выпуска товарной продукции, снизить заданную себестоимость на 2 проц.

Кировский — выполнить план по выпуску товарной продукции к 7 ноября, снизить заданную себестоимость на 2 проц., повысить производительность труда против плана на 3 проц.

Калужский — выпустить сверх плана товарной продукции на 3 млн. рублей, снизить заданную себестоимость на 2 проц., повысить производительность труда против плана на 5 проц.

Московский завод «Машиностроитель» — выпустить сверх плана товарной продукции на сумму 7,7 млн. рублей, поднять производительность труда против плана на 10 проц., снизить заданную себестоимость на 2 проц., внедрить в производство к 1 октября не менее 100 рационализаторских предложений.

Ташкентский машиностроительный завод — досрочно выполнить годовой план выпуска продукции, повысить производительность труда против плана на 7 проц., снизить заданную себестоимость на 2 проц.

Работники заводов взяли на себя личные обязательства досрочного выполнения годовых планов, среди них:

кузнец литейно-механического завода им. Л. М. Кагановича т. Камбаров — выполнить производственную программу к 7 ноября, изготовить сверх плана 350 дышел паровозов, сэкономить за счет протяжки отходов 30 тонн металла;

токарь Тульского завода т. Давыдов — выполнить 12 годовых норм;

кузнец Тамбовского завода «Ревтруд» т. Выборнов — выполнить к 7 ноября 2 годовых нормы;

токарь Кировского завода т. Отегов — выполнить к 7 ноября 4,8 годовых нормы;

формовщица Кировского завода т. Демакова — выполнить 4 годовых нормы;

бригадир-слесарь Московского завода «Машиностроитель» т. Сухов — ежемесячно собирать вместо двух 5 экскаваторов.

ПРЕДПРИЯТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Перевыполнить план по валовой продукции на 5 проц. и дать сверх плана: кирпича 20 млн. штук, извести 20 тыс. тонн, алебастра 5 тыс. тонн, огнеупоров 3 тыс. тонн, камня бутового 100 тыс. кубометров, щебня 10 тыс. кубометров и толя 20 тыс. рулонов, перевыполнить производительность труда по всем заводам против задания на 3 проц.; снизить себестоимость продукции по всем предприятиям на 4 проц.

Досрочно выполнить годовой план к 7 ноября по Белгородскому, Царицынскому, Георгиевскому, Кауфманскому, Читинскому кирпичным заводам и Пешеланскому алебастровому заводу.

ПРЕДПРИЯТИЯ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Перевыполнить установленный на 1948 г. план производства по валовой продукции лесопильными заводами на 5 проц. и дать сверх плана 40 тыс. кубометров пиломатериалов, снизить себестоимость продукции против утвержденного плана на 5,7 млн. рублей; повысить производительность труда рабочих на лесопильных заводах на 2 проц.; досрочно выполнить план вывозки леса автомашинами и вывезти сверх плана 70 тыс. кубометров; обеспечить заготовку леса электропилами в размере 20 проц. от общего об'ема заготовки и вывозку леса механизмами в количестве 55 проц. от общего об'ема лесовывозки.

Досрочно выполнить годовые планы по лесозаводам Тулунскому, Шарьинскому, Шалакушскому, Васильевскому, Кособродскому и Правая Волга. Вывезти сверх плана по леспромхозам: Плесецкому — 15 тыс. кубометров лесоматериалов, Тугулымскому — 20 тыс. кубометров, Опаринскому—20 тыс. кубометров, Дальскому — 20 тыс. кубометров, Нюшульскому — 20 тыс. кубометров и Нижнеудинскому — 15 тыс. кубометров древесины.

Работники предприятий лесной промышленности взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых и пятилетних планов, среди них:

моторист электропилы треста Свердтранлес т. Журавлев — до конца пятилетки выполнить еще одно задание пятилетнего плана;

бригадир механизированной комплексной бригады треста Севтранлес т. Луференко — выполнить пятилетнее задание в четыре года;

бригадир комплексной стахановской бригады лесорубов треста Копошатранлес т. Журенков — заготовить 5.000 кубометров и вывезти 8.000 кубометров лесоматериалов к 7 ноября.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЗАПАДА

Досрочно выполнить план по вводу в эксплоатацию решающих об'ектов железных дорог Донбасса, в том числе: вторых и третьих путей—313 километров, станционных путей—91 километр, средних и малых мостов—90, стойл паровозных—59 и вагонных депо—19; досрочно сдать в эксплоатацию 114,5 тыс. квадратных метров жилой площади; повысить производительность труда рабочих на 13 проц. против 1947 года и снизить себестоимость строительно-восстановительных работ на 5 проц.

Работники железнодорожного строительства Запада взяли на себя индивидуальные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

каменщик Киевского стройуправления т. Рахманин — выполнить в 1948 году 6 годовых норм;

штукатур т. Карталенко этого же управления — 3 годовых нормы;

плотник Управления строительно-восстановительных работ Московско-Курской дороги т. Герасимов—2 годовых нормы.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОКА

Досрочно выполнить план ввода в эксплоатацию основных об'ектов дорог Урала и Сибири: новых железнодорожных линий — 170 километров, вторых путей — 147 километров, строительных работ на электрифицируемых линиях — 108 километров, станционных путей — 55,7 километра, паровозных стойл — 13, досрочно сдать в эксплоатацию 92,7 тыс. кв. метров жилой площади, повысить производительность труда рабочих на 14 проц. против 1947 г., снизить себестоимость строительных работ на 5 проц.

Работники железнодорожного строительства Востока взяли на себя обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

каменщик Сибирского треста т. Смирнов — выполнить 5 годовых норм;

каменщик-штукатур-печник строительства № 24 т. Борисенко — 4 годовых нормы;

машинисты экскаватора треста «Желдорстроймеханизация» т.т. Лютенко и Куролесов — по 2 годовых нормы.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ

Досрочно ввести в эксплоатацию решающие об'екты на важнейших направлениях железных дорог Донбасса, Урала и Сибири, в том числе: вторых путей — 604 километра, станционных путей—100 километров, строительных работ по электрификации линий — 139 километров, паровозных стойл — 23 и вагонных депо — 2, сдать в эксплоатацию 75 тыс. кв. метров жилой площади. Восстановить и построить 404 моста, в том числе досрочно больших и средних мостов — 19 и малых мостов — 258, снизить себестоимость строительства в 1948 г. на 5,6 проц. против сметных цен, повысить производительность труда строительных рабочих на 12 проц. против плана.

Строительная организация, где командиром т. Карнаухов, взяла на себя обязательство выполнить годовой план капитальных работ к 7 ноября.

Личный состав строительных подразделений взял на себя обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

каменщики т.т. Самойлов, Синельников и Галымов — выполнить к 7 ноября по 2 годовых нормы;

каменщик-штукатур т. Иневаткин — выполнить полторы годовых нормы и обучить профессиям каменщика 15 человек и штукатура — 10 человек.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОМЫШЛЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Досрочно ввести в эксплоатацию решающие об'екты по заводам на дорогах Урала и Донбасса в количестве 52 тыс. кв. метров производственных площадей, в том числе: закончить работы по строительству Свердловского паровозоремонтного завода, сдать в эксплоатацию паровозосборочный цех Изюмского завода, механический, литейный и лесосушилку Попаснянского завода, арматурный цех и электростанцию Полтавского завода, механический, деревообделочный и лесосушилку Панютинского завода, вагоносборочный комбинат, колесный и механический цехи, лесосушилку и центральную котельную Харьковского завода, лесосушилку, малярный цех Нижнеднепровского завода и кузнечный цех Запорожского завода. Сдать досрочно 77 тыс. кв. метров жилой площади. Перевыполнить годовой план механизированных работ по изготовлению бетонораствора и малярным работам на 5 проц. Обеспечить повышение производительности труда строительных рабочих на 13 проц. против 1947 г. Снизить себестоимость строительных работ на 5 проц.

Работники строительства взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых и пятилетних планов, среди них:

печник-каменщик Киевского стройуправления т. Раздуев — выполнить к концу четвертого года пятилетки нормы двух пятилеток и обучить своим методам работы 10 человек;

бригадир комплексной бригады штукатуров Харьковского стройуправления т. Байкулов — выполнить нормы двух пятилеток к концу 1949 г.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТОННЕЛЕЙ И МЕТРОПОЛИТЕНА

Закончить на 1-м участке IV очереди Московского метрополитена сооружение станционных тоннелей к 7 ноября и перегонных тоннелей — к 1 января 1949 г.; сдать в эксплоатацию 11 тыс. кв. метров жилой площади, снизить стоимость строительных работ на 5 проц., повысить производительность труда строительных рабочих на 15 проц.

Бригады проходчиков тт. Авдюхова и Ананкова обязались выполнить в текущем году по две годовых нормы; бригады проходчиков тт. Городецкого и Дгебуадзе — полуторагодовые нормы.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОСТОВ

Досрочно выполнить план и ввести в действие в 1948 году 180 капитально восстановленных мостов, из них 75 внеклассных и больших мостов через реки Днепр, Северный Донец, Дон, Иртыш, Урал, Днестр, Березина, Припять, Десна и Ока, перевыполнить установленный план механизации работ по изготовлению бетона на 3 проц. и по укладке бетона на 15 проц., полностью механизировать работу по вертикальному транспорту, повысить использование механизмов на 15 проц. против 1947 года, закончить выполнение плана строительно-монтажных работ по Западно-Двинскому мостовосстановительному управлению к 15 декабря, выполнить годовой план строительных работ по постройке мостового завода в Кременчуге к 7 ноября.

Работники строительства взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых и пятилетних планов, среди них:

бригадир-монтажник мостопоезда № 808 треста «Стальмост» т. Андреев вместе со своей бригадой — выполнить пятилетний план к 1 октября;

токарь завода № 50 Мостотреста т. Бабушкин — за 10 месяцев выполнить две с половиной годовых нормы;

клепальщики мостопоезда № 416 Нижнеднепровского мостовосстановительного Управления тт. Кондрашкин и Бичиков — на клепке мостоконструкций добиться выработки 1.500 заклепок в смену.

* * *

Все железнодорожники помнят Ваши, Иосиф Виссарионович, незабываемые слова о том, что на транспорте нет людей ненужных или незначительных, что на транспорте важна работа каждого работника, каждого винтика, поэтому личные обязательства в социалистическом соревновании взяли не только работники основных профессий железнодорожного хозяйства, но и обслуживающие транспорт многочисленные коллективы профессорско-преподавательского состава втузов и техникумов, учителей железнодорожных школ, медицинских работников, работников железнодорожной охраны, рабочего снабжения — все, кто на своем посту самоотверженно трудится на деле под'ема транспорта.

Мы сознаем огромную ответственность за принимаемые на себя обязательства, основным условием выполнения которых является укрепление государственной и трудовой дисциплины и повышение качества и культуры работы во всех звеньях транспорта.

Мы хорошо помним Ваши указания, дорогой товарищ Сталин, о слаженности как основе большевистской дисциплины на железных дорогах, о том, что недостатки в работе транспорта надо вскрывать при помощи смелой, решительной критики и самокритики, без которых нельзя двигаться вперед. Даем Вам слово большевиков, партийных и непартийных, слово советских патриотов, что мы все сделаем для того, чтобы транспорт был в числе передовых отраслей нашего социалистического хозяйства.

Да здравствует наше могучее социалистическое Отечество!

Да здравствует великая партия Ленина—Сталина — вдохновитель и организатор всех наших побед!

Да здравствует наш любимый вождь и учитель родной товарищ Сталин!

Письмо обсуждено и принято на собраниях рабочих, инженерно-технических работников и служащих округов, дорог, отделений, станций, локомотивных и вагонных депо, околотков пути и связи, заводов, строительств и других предприятий и учреждений железнодорожного транспорта.

В столице Украины

КИЕВ, 31. (**Корр. «Правды»**). Сегодня здесь состоялось торжественное собрание железнодорожников Киевского узла совместно с партийными, советскими и общественными организациями столицы Украины.

С докладом о Всесоюзном Дне железнодорожника выступил заместитель начальника Юго-Западного округа тов. Вишневецкий.

Участники торжественного собрания с большим под'емом послали приветственное письмо товарищу Сталину.

* * *

Завтра в парках Киева и на узле проводятся большие гулянья. Открываются выставки и фотогалереи лучших людей транспорта. Проводится кинофестиваль, выступления коллективов художественной самодеятельности. Большие гулянья организуются для детей железнодорожников.

За первоклассный железнодорожный транспорт

◊ ◊ ◊

Б. БЕЩЕВ

Министр путей сообщения СССР

◊ ◊ ◊

Железнодорожный транспорт из года в год увеличивает перевозки. В первом полугодии 1948 года, по сравнению с соответствующим периодом прошлого года, грузооборот на железных дорогах увеличился на 21 проц. Возросла погрузка важнейших народнохозяйственных грузов: угля, кокса, нефти, руды, черных металлов, зерна, муки, лесных грузов, цемента.

Но темпы роста перевозок еще недостаточны. Быстрое развитие промышленности и сельского хозяйства, успехи всенародной борьбы за выполнение послевоенной пятилетки в четыре года пред'являют к железным дорогам все более и более высокие требования.

Важнейшая задача железнодорожников состоит в том, чтобы непрерывно поднимать уровень погрузки и в первую очередь важнейших индустриальных грузов. Все условия и возможности для этого у нас есть. Партия и правительство оказывают железнодорожному транспорту огромную помощь. За первые два года послевоенной пятилетки промышленность поставила железным дорогам много паровозов, десятки тысяч товарных вагонов, свыше миллиона тонн рельсов, проката и металлических мостовых ферм, десятки миллионов шпал, много леса и других материалов.

Кроме того, у нас имеются огромные внутренние резервы. Один из главных резервов— ускорение оборота вагонов. Довоенный уровень по обороту вагона достигнут еще сравнительно небольшим числом дорог—Кировской, Юго-Западной, Северной, Одесской, Ярославской, Октябрьской, Карагандинской. Остальные дороги, в том числе те, которые не подвергались оккупации и получили за годы войны дополнительное техническое оснащение, не добились еще довоенных показателей. Не последнюю роль здесь играет то, что некоторые руководители транспорта даже сейчас, спустя три года после окончания войны, склонны все недостатки в работе относить на счет последствий войны, устанавливают льготные, заниженные нормы использования технических средств железных дорог, простоя вагонов на станциях, скорости движения, веса поездов, пропускной способности и т. д.

Необходимо решительно сломать устаревшие, консервативные нормы и смелее вводить нормы прогрессивные, отвечающие современной технической вооруженности железных дорог и передовым методам труда.

Большое значение для увеличения перевозок имеет сокращение простоя вагонов на станциях. Простои эти еще велики, потому что сплошь и рядом на станциях нарушаются технологические процессы работы и план формирования. Вместо того, чтобы организовать ремонт вагонов без отцепки их от состава, на станциях накапливают нуждающиеся даже в небольшом ремонте вагоны. Они загромождают пути, снижают маневренность станций.

Ответственность за сохранность вагонов ослабла и на железнодорожных путях, и на под'ездных путях промышленных предприятий. Далеко не всегда по-хозяйски обращаются с вагонами при погрузке и выгрузке. Поломка и порча вагонов причиняют государству серьезный ущерб и сокращают погрузочные ресурсы дорог.

Оборот вагонов замедляется также из-за ограничений скорости движения поездов на ряде дорог. Это явилось следствием ухудшения содержания пути. Сосредоточивая в летнее время все внимание только на капитальных работах, путейцы забывали о необходимости содержать пути в образцовом порядке. Насколько необоснованы при этом ссылки на неаккуратную поставку рельсов, шпал, скреплений, видно из того, что не выполнялись и не зависящие от поставок работы, например, балластировка пути.

Ускорение оборота вагонов зависит от всех звеньев железнодорожного транспорта. От паровозников, ибо ускорение оборота паровозов, следовательно, улучшение их содержания, ликвидация межпоездного ремонта и т. д. в значительной мере определяют и оборот вагонов. От работников грузовой и коммерческой служб, которые должны улучшить складское хозяйство, пакгаузы и особенно развернуть механизацию погрузочно-разгрузочных работ.

Развитие транспорта во многом зависит от строителей-железнодорожников. В 1948 году они ведут большие работы по дальнейшей реконструкции и оснащению новой техникой урало-сибирских дорог, по капитальному восстановлению дорог Донбасса и Запада. Одновременно строятся новые железнодорожные магистрали. В первом полугодии строители выполнили капитальных работ на 11 проц. больше, чем за тот же период прошлого года, а по урало-сибирским дорогам прирост составил 31 процент.

Строители дали слово товарищу Сталину досрочно ввести в строй решающие об'екты, которые усилят пропускную способность дорог Урала, Сибири и Донбасса, построить и открыть временное движение на 170 километрах новых путей, сдать свыше тысячи километров вторых путей, более 650 километров автоблокировки, 250 километров электрифицированных линий, 550 мостов, около 370 тысяч квадратных метров жилой площади.

Бесспорно, строительные организации проделали за первые годы пятилетки большую работу. Но они могли бы сделать гораздо больше, если бы лучше использовали средства и материальные ресурсы. Значительная сумма ассигнований на капитальные работы оставалась неиспользованной из-за распыления средств на большом количестве об'ектов и слабой механизации строительства.

В нынешнем году железные дороги должны снизить себестоимость перевозок по сравнению с прошлым годом на 6,6 процента. В первом полугодии железные дороги снизили себестоимость перевозок по сравнению с первым полугодием прошлого года на 8,4 проц. Экономия от сверхпланового снижения себестоимости превысила 300 млн. рублей. Юго-Западный, Западный, Северо-Западный округа железных дорог, подсчитав свои возможности, отказались от части государственной дотации. Полностью отказались от государственной дотации Средне-Азиатский округ железных дорог, Сталинская и Горьковская дороги, свыше двадцати промышленных предприятий транспорта.

Итоги первого полугодия показывают вместе с тем, что большинство железных дорог не добилось еще коренного улучшения в постановке коммерческой работы и продолжает нести из-за этого крупные финансовые потери. Незамедлительное улучшение финансового хозяйства вполне достижимо на всех дорогах. Для этого прежде всего необходимо укрепить государственную дисциплину на дорогах, восстановить значение Устава железных дорог, повысить культуру работы станций и ответственность железнодорожников.

Партия и правительство требуют от нас величайшей бережливости, соблюдения строгого режима экономии. Борьба за рентабельность будет содействовать ускорению темпов развития железнодорожного транспорта. В этой борьбе решающее значение имеют правильная организация труда и заработной платы, механизация производства, внедрение хозяйственного расчета, снижение себестоимости. Эти вопросы являются сейчас главными для хозяйственных кадров железнодорожного транспорта.

В нынешнем году будут переведены на хозяйственный расчет отделения железных дорог. Опыт применения хозрасчета на крупных железнодорожных станциях оказался положительным. Уже переведены на хозрасчет 30 крупнейших станций. В дальнейшем круг хозрасчетных станций, дистанций пути, связи и других предприятий должен быть расширен.

Все проблемы железнодорожного транспорта требуют повышения качества нашей работы. Необходимо повысить дисциплину, четкость и слаженность в работе железных дорог, улучшить стиль руководства всеми звеньями хозяйства и прежде всего усилить проверку исполнения. Приказов, распоряжений, директив на транспорте издается много, а проверка исполнения не стала еще стилем деятельности каждого нашего руководителя. Роль проверки исполнения на транспорте особенно велика, ибо самый характер работы транспорта требует исключительной слаженности и дисциплинированности.

Но наши возможности таятся не только в улучшении хозяйства. Эти ресурсы и возможности — в наших людях, в кадрах железнодорожного транспорта.

Большевистская партия и советское правительство воспитали огромную армию патриотов-железнодорожников, горячо преданных Родине, людей, способных с честью решать поставленные перед ними задачи.

Во всенародном социалистическом соревновании за досрочное выполнение послевоенной пятилетки участвуют все железнодорожники. Более миллиона их перевыполняют заданные нормы, тысячи досрочно осуществили свои годовые, а многие и пятилетние задания. Имена стахановцев Юшко, Коробкова, Рахманина, Давыдова, Абаджян, Мурат, Чулетова, Катаева, Валовой, Черепанова, Нефедова, Лютенко, мастера Гаевского, технолога Тарасова и многих других, представляющих самые различные транспортные профессии, знают на всех дорогах. Железнодорожники перенимают их методы, обучаются им на технических курсах и в стахановских школах.

Особенное внимание мы уделяем паровозным машинистам — этому ведущему отряду железнодорожников. В январе 1947 года по инициативе товарища Сталина Совет Министров СССР принял решение о подготовке паровозных бригад, улучшении организации их труда и материально-бытовых условий. Почти все локомотивные бригады переведены на строенную езду, им установлены прогрессивные надбавки к заработной плате за выслугу лет, повышено пенсионное обеспечение. Только в 1947 году для машинистов построено четыре тысячи индивидуальных домов. Установлено награждение орденами и медалями машинистов за долголетнюю безупречную и непрерывную работу.

В ответ на сталинскую заботу паровозные бригады значительно улучшили свою работу. Инициатор соревнования за выполнение пятилетней нормы пробега паровоза в 4 года, машинист Боготольского депо Красноярской дороги тов. Юшко за два с половиной года выполнил трехлетнюю норму. Паровозная колонна депо Купянск Северо-Донецкой дороги, руководимая старшим машинистом тов. Брюховецким, в течение последнего месяца провела 30 тяжеловесных поездов, перевезла сверх нормы около 10 тысяч тонн груза. Герой Социалистического Труда тов. Папанин, работающий 20 лет на одной машине, довел пробег своего паровоза без капитального ремонта до 1.200 тысяч километров.

На дорогах имеются тысячи машинистов, которые равняются на передовиков в искусстве вождения поездов, в лунинском уходе за машиной и в экономии топлива. Наши машинисты должны в ближайшее время превзойти довоенные нормы использования паровозов.

Машинисты депо Тула и работники станции Москва-сортировочная явились инициаторами патриотического движения за пересмотр существующих норм и на деле показывают, как и за счет чего они выполняют повышенные задания.

Многие коллективы в ознаменование Дня железнодорожника досрочно выполнили 7-месячный план.

Первоочередной задачей железнодорожников сейчас является перевозка хлеба нового урожая и овощей. Чем успешнее железнодорожники справятся с этими перевозками, тем больший вклад они внесут в общее дело укрепления могущества нашей великой Родины. Наступил самый горячий и напряженный период работы транспорта — период массовых хлебных перевозок. Хлеб должен быть в полной сохранности доставлен на базы долгосрочного хранения и в индустриальные центры.

Необходимо также полностью обеспечить перевозку грузов, предназначенных для создания зимних запасов на промышленных предприятиях.

Надо усилить подготовку всего хозяйства железных дорог к предстоящей зиме. Особую заботу надо проявить о полном оздоровлении и подготовке к зиме пути. Полностью должны быть укомплектованы кадрами решающие участки железных дорог.

Огромные задачи стоят перед железнодорожниками в области улучшения пассажирских перевозок. Непрерывный рост благосостояния нашего народа, его возросшие культурные потребности требуют непрерывного увеличения размеров пассажирских перевозок, повышения их культуры. Удовлетворение этих требований для нас, железнодорожников, является одной из главнейших задач, над разрешением которой мы сейчас трудимся.

Партия и правительство подвергли недостатки в работе железнодорожного транспорта суровой большевистской критике. Быстрее устранить эти недостатки — наша первейшая обязанность.

Работники железных дорог обязуются погрузить в текущем году сверх плана 600 тысяч вагонов угля, металла, руды, нефти, зерна и других грузов, а в третьем квартале 1949 года достичь уровня погрузки, намеченного на 1950 год.

Железнодорожники не раз показывали свою способность с честью выполнять стоявшие перед ними задачи. Они приложат все силы, чтобы поднять работу транспорта на новый, более высокий уровень, чтобы полностью осуществить обязательства, данные в письме великому Сталину.

Кто в Германии проводит политику блокады?

БЕРЛИН, 31 июля. (ТАСС). Либеральная газета «Дер морген» выступила с передовой статьей, в которой разоблачает политику блокады, проводимую западными оккупационными державами по отношению к советской зоне оккупации и Берлину.

Газета останавливается на последнем распоряжении западных держав о прекращении транзитного сообщения между советской зоной оккупации Германии и странами Западной Европы через территорию западных оккупационных зон. По мнению газеты, это означает, что практически прекращается обмен товарами между Восточной Германией и странами Южной, Западной и Северной Европы. Срываются сроки поставок по торговым договорам с Данией, Голландией, Италией, Швейцарией и другими странами.

При поверхностном наблюдении может показаться, что речь идет о контрмере западных держав против так называемой «блокады Берлина». Однако, заявляет «Дер морген», дело обстоит совершенно иначе. Что касается так называемой «блокады Берлина», то в результате готовности советских властей взять на себя снабжение населения всего Берлина, эта блокада стала вопросом прошлого, хотя это и не нравится западным державам, так как ненужность их дальнейшего пребывания в Берлине стала очевидной. Именно поэтому они всячески препятствуют проведению в жизнь решения советской администрации о снабжении продовольствием всего Берлина. В этом западным оккупационным властям помогает магистрат города, который, как оказывается, является не столько представителем интересов 3,5-миллионного населения Берлина, сколько орудием чужой политики.

Касаясь далее заявления генерала Клея об усилении пресловутого «воздушного моста» в два раза и шума, поднятого вокруг этого заявления печатью западных секторов, «Дер морген» спрашивает:

Для чего эти чрезмерные усилия, когда вопрос о снабжении берлинского населения больше не актуален? Газеты западных секторов избрали термин «двухколейное воздушное сообщение», что, видимо, означает как ввоз, так и вывоз. Но что же вывозится из Берлина?

Как заявляет «Дер морген», это не может быть продукция промышленности западных секторов, которая в настоящее время парализована. Остается верить утверждениям, что на самолетах из Берлина выезжают учреждения западных оккупационных органов, их сотрудники с членами семей и с большим количеством вещей, в том числе мебелью из берлинских жилищ.

Возвращаясь далее к вопросу о запрещении транзитного сообщения между советской зоной и странами Западной Европы через западные оккупационные зоны Германии, газета «Дер морген» констатирует, что это запрещение направлено не только против 3,5 млн. берлинцев, но также и против 21 млн. немцев, проживающих восточнее Эльбы. Образ действия западных держав не может расцениваться как контрмера, так как восточная зона не проводила блокады ни по отношению к Берлину, ни по отношению к западным зонам. Более того, во время берлинского кризиса представители советской зоны вели во Франкфурте-на-Майне переговоры о расширении товарообмена между зонами.

Мероприятия английских и американских властей затрагивают не только Германию, но также ущемляют интересы целого ряда других европейских стран, которые (особенно это относится к Швейцарии) не заключали бы торговых соглашений с советской зоной, если бы это не было в их интересах. В данном случае ущемляются интересы малых стран, для которых рамки плана Маршалла оказались, повидимому, тесными. В то же время США и Англия пытаются представить дело так, будто их мероприятия явились особенно удачной демонстрацией «дела восстановления Европы».

—о—

Польская нота правительству США

ВАШИНГТОН, 31 июля. (ТАСС). Польское посольство опубликовало текст польской ноты, врученной послом Виневичем 29 июля заместителю государственного секретаря США Ловетту. В ноте повторяется протест против решений недавней конференции шести держав в Лондоне по германскому вопросу.

Международное обозрение

Новое в «маршаллизации» Западной Европы

Выступая на происходящей сейчас в Женеве очередной сессии Экономического и Социального совета ООН, представитель СССР тов. Арутюнян подверг резкой и обоснованной критике позицию делегатов США, Англии и Франции, по вине которых «за целый год своей работы Экономическая комиссия для Европы не взялась еще за выполнение своих основных задач». Известно, что делегаты США при поддержке делегатов маршаллизированных стран делают все от них зависящее, чтобы свести деятельность Экономической комиссии для Европы, созданной Экономическим и Социальным советом ООН для содействия экономическому восстановлению европейских стран и межевропейскому сотрудничеству, к второстепенным вопросам, увести ее в сторону от решения коренных проблем, стоящих перед ней. В основе этой позиции США и маршаллизированных стран лежит стремление рассматривать и разрешать проблемы экономических отношений европейских стран вне рамок Организации Об'единенных Наций. С точки зрения американской политики это вполне естественно, ибо «план Маршалла», который носит не соответствующее действительности название «программы европейского восстановления», никак не укладывается в рамки деятельности Организации Об'единенных Наций; он в корне противоречит провозглашенному ею основному принципу, согласно которому «оказываемая помощь никогда не должна быть использована в качестве политического орудия».

Общеизвестно, что по общему соглашению о «плане Маршалла» западноевропейские страны, участвующие в нем, не вправе торговать со странами Восточной Европы, а если, паче чаяния, такие торговые отношения и допускаются, то лишь под строгим контролем США. Еще более отчетливо выявляют вассальную зависимость маршаллизированных стран от Соединенных Штатов пресловутые двусторонние соглашения, недавно заключенные США с каждой из «подопечных» стран. Эти соглашения предусматривают по существу контроль Соединенных Штатов над направлением развития экономики маршаллизированных стран, контроль над их торговлей, финансами, источниками сырья.

Критика «плана Маршалла» советским представителем в Экономическом и Социальном совете вызвала неудовольствие американского делегата г. Торпа. Он пытался возражать, однако тщательно избегал всякого столкновения с фактами, понимая, что факты против него. Его «аргументация» на фоне любого из двусторонних *соглашений*, заключенных по «плану Маршалла», выглядит явно несостоятельной. Можно взять для примера соглашение между США и Данией, которое замолчала вся датская буржуазная печать, считая, очевидно, неудобным предать его гласности. (Соглашение было опубликовано в коммунистической газете).

Г-н Торп уверяет, что «роль Америки сводится к тому, чтобы сочетать требования европейских правительств с возможностями Америки». При этом он, конечно, отвергает «всякую мысль» об иностранном контроле над какой-либо маршаллизированной страной. Проверим хотя бы на некоторых пунктах американо-датского соглашения, как учитываются «требования» датского правительства и в какой мере оно свободно от контроля США. Уже в первом параграфе соглашения говорится, что если датское правительство будет покупать товары в других странах на средства, предоставленные США, оно **обязано** (подчеркнуто нами.—Я. В.) «сотрудничать с США для обеспечения того, что подобные закупки будут производиться по разумной цене и на разумных условиях с таким расчетом, что доллары, предоставляемые таким образом стране, откуда поступают товары, будут использованы в соответствии с соглашением, которое заключили бы США с данной страной».

Стоит вчитаться в эти строки, — а они типичны для всех двусторонних соглашений, — чтобы убедиться, что речь идет об удовлетворении не датских, а американских требований.

Следующий параграф соглашения обязывает опять-таки Данию, а не США предоставлять США «все детальные планы, которые датское правительство намерено осуществить с помощью средств, получаемых по данному соглашению».

Не лишен интереса и параграф третий, который вменяет датскому правительству в обязанность «возмещать в кронах эквивалент суммы в долларах, которую правительство гарантирует гражданам США. Все подобные суммы должны рассматриваться датским правительством, как принадлежащие правительству США».

В свете этого параграфа ясно, что администратор по «плану Маршалла» не многим рисковал, когда призывал американских капиталистов вкладывать деньги в предприятия маршаллизированных стран. Из вышеприведенного параграфа ясно, что датское правительство не только должно широко открыть двери для проникновения американского капитала в страну, но и гарантировать американских капиталистов от возможных потерь.

Если к этому добавить, что датское правительство **обязано** способствовать поездкам граждан США в Данию и по Дании, что оно **обязано** представлять отчеты об использовании американской «помощи» каждый квартал, что оно **обязано** представлять и другие сведения о датской экономике, которые потребуются США, что оно **обязано** принять особую комиссию, которая будет следить за выполнением данного соглашения, что этой комиссии **должны** предоставляться все необходимые сведения и оказываться всяческие услуги, причем члены этой комиссии будут пользоваться правами американских дипломатов, то станет ясным, каким фарисейством является характеристика «плана Маршалла», данная г. Торпом. Двусторонние соглашения чрезвычайно напоминают режим капитуляций, систему неравноправных договоров, которые в свое время заключали Англия и Америка с колониальными и полуколониальными странами, но они ничего общего не имеют с сотрудничеством стран, основанным на равноправии и взаимном уважении к суверенитету каждой договаривающейся стороны.

Неверно было бы думать, что только малые страны вроде Дании или Швеции опутаны такими путами по двусторонним соглашениям в рамках «плана Маршалла». Англия и Франция не в лучшем положении. Именно Англии выпала роль быть подопытным кроликом для нового эксперимента по «плану Маршалла», призванного еще больше усилить воздействие США на английскую экономику.

После парижской конференции стран — участниц «плана Маршалла» стало известно, что создается американо-английский консультативный «совет» в составе представителей США и Англии, в задачу которого входит «улучшение промышленного производства в Англии». Американцы уже не довольствуются тем, что требуют контроля в вопросе о том, **что** и в каком количестве производится, они требуют контроля над процессом производства. Они будут определять не только количество товаров, но и их качество.

Проект создания англо-американского *консультативного совета вызвал широкое* недовольство в Англии. «Дейли экспресс» писала: «Это позор, это унижение». Заместитель лидера консервативной оппозиции Иден выступил в парламенте с протестом против того, чтобы Англию инструктировали, как работать.

Дело тут, конечно, не в инструктаже. В США отлично знают, что англичане, даже если они усвоят американские методы производства, никак не смогут угнаться за Соединенными Штатами в количестве производимых товаров и в темпах производства. В Англии старое, изношенное оборудование, а американцы поставлять новое не торопятся. Английские товары могут конкурировать с американскими только потому, что их качество выше, потому, что Англия располагает кадрами высококвалифицированных рабочих. Этого преимущества американцы и хотят лишить англичан, дабы снизить конкурентоспособность английских товаров.

Вот до каких «глубин» доходят ухищрения администраторов «плана Маршалла». На фоне этих ухищрений уверения Торпа, что Америка только о том и мыслит, чтобы облагодетельствовать Европу «из чисто гуманных побуждений», звучат как злое издевательство над теми же маршаллизированными странами, обменявшими свой национальный суверенитет на похлебку... даже не чечевичную.

Кабинет Мари — Рейно — Блюма

19 июля подал в отставку кабинет Шумана—Бидо. 27 июля президент Французской республики одобрил состав нового кабинета, представленного ему премьер-министром, членом радикальной партии Андре Мари. Если вспомнить, в каких условиях возник правительственный кризис, то нельзя не признать, что Андре Мари справился со своей задачей в подозрительно короткий срок.

Обращает на себя внимание то, как быстро нашли общий язык партии, которые вчера еще как будто враждовали между собой. Еще не успела просохнуть краска на страницах газет католической партии (МРП), в которых изрыгались всяческие хулы по адресу социалистов, спровоцировавших правительственный кризис, еще звенели в воздухе возгласы «предатели», «изменники», как уже вышли газеты той же партии с славословием по адресу социалистов, выполнивших «свою миссию» в деле образования нового правительства, причем и социалисты и члены МРП вошли в кабинет Андре Мари.

Невольно напрашивается вывод, что весь правительственный кризис — широко задуманный маневр, имевший целью, с одной стороны, еще раз обмануть широкие народные массы, а с другой—удовлетворить требования монополистического капитала, как отечественного, так и зарубежного, уже давно требовавшего правительства «твердой руки» и считавшего, что кабинет Шумана — Бидо не соответствует «новому этапу». И как всегда в таких случаях, самую грязную задачу — расчистить путь для прихода нового, еще более реакционного правительства — взяли на себя социалисты во главе с Леоном Блюмом.

Не лишне вспомнить, что «семейная ссора» социалистов с МРП по вопросу о военных кредитах произошла в тот момент, когда в стране бурлило недовольство после расстрелов рабочих в Клермон-Ферране, когда было подписано американо-французское соглашение по «плану Маршалла», когда в Гааге Бевин требовал от французов безоговорочного присоединения к его авантюристическим предложениям. Атмосфера была напряжена до крайности. Нужна была хотя бы временная разрядка. Перед правящими кругами стояла задача мобилизовать все свои резервы, срочно перевооружиться для дальнейших боев на внутреннем фронте. Именно тогда социалисты, инсценировав «непримиримость» в вопросе о военных кредитах (отказавшись в свое время поддержать требование коммунистов о серьезном сокращении этих кредитов, они вдруг заупрямились и потребовали сокращения трехсотмиллиардных кредитов на 12 миллиардов), и вызвали падение правительства Шумана—Бидо, и без того державшегося на волоске.

О том, что это был только маневр, свидетельствует дальнейшее поведение социалистов. Несмотря на то, что Андре Мари сразу же об'явил, что он намерен создать кабинет «самой широкой концентрации», то-есть с привлечением самых реакционных групп, ибо самую многочисленную партию в парламенте — коммунистическую — он исключил из своих планов, социалисты тут же приняли активное участие в переговорах *о создании нового кабинета и, как* известно, вошли в него.

А что представляет собой новый кабинет, что сулит его состав французскому народу, об этом наиболее красноречиво говорят политические физиономии наиболее видных его участников. О премьер-министре Андре Мари мало что известно, если не считать того, что свою политическую карьеру он делал под руководством Альбера Сарро и Даладье. Что касается Леона Блюма, которого коммунистический депутат Бийу в своей речи в Национальном собрании охарактеризовал как «злейшего врага рабочего класса», то репутация этого мюнхенца очень хорошо известна. Недаром Гитлер сохранил этому «социалисту» жизнь — он знал, что Блюм еще послужит делу черной реакции. Не забыто и имя Поля Рейно, одного из виновников поражения Франции, расчистившего путь к власти изменнику Петэну. Нельзя не вспомнить попутно и Ивона Дельбоса, *прожженного политикана*, заявившего в свое время в Варшаве правителям тогдашней, панской Польши, что правящие круги Франции рассматривают Польшу как оплот против СССР.

Новый кабинет сформирован. Он так же, как и предыдущий, если еще не в большей мере, оторван от французского народа и не выражает его воли. И вполне естественно то, что во Франции ширится движение протеста против нового кабинета. На имя президента идут со всех концов страны резолюции от рабочих, крестьян, от интеллигенции, протестующие против образования правительства с участием «могильщиков Франции». Таково позорное звание, присвоенное французским народом Блюму, Рейно и иже с ними. Характерно и то, что меньшинство социалистов во главе с Бутбьеном отмежевалось от группы Блюма, осудив его политику сговора с реакцией.

Новое антидемократическое правительство Франции будет пользоваться поддержкой биржи, поддержкой Уолл-стрита, но оно не будет пользоваться поддержкой французской демократии, которой принадлежит будущее.

Я. ВИКТОРОВ.

На Дунайской конференции

Делегаты придунайских стран дают отпор попыткам представителей западных держав действовать путем диктата

БЕЛГРАД, 31 июля. (Спец. корр. ТАСС). На сегодняшнем заседании Дунайской конференции, происходившем под председательством делегата Болгарии Е. Каменова, представители придунайских стран дали решительный отпор попыткам делегаций Великобритании, Франции и США диктовать конференции свою волю.

В начале заседания представители Франции и Австрии выступили с внеочередными заявлениями, в которых участники конференции не могли не увидеть откровенных претензий на сохранение любой ценой довоенного несправедливого режима судоходства на Дунае. Делегат Франции Тьери заявил, что французское правительство намерено во что бы то ни стало сохранить «приобретённые права» и что оно не будет считать себя связанным никакой новой конвенцией о судоходстве на Дунае, даже если эта конвенция будет принята подавляющим большинством голосов. Австрийский делегат Розенберг, со своей стороны, заявил, что участие Австрии в конференции не будет означать, что Австрия примет соглашение, которое будет выработано конференцией. Он потребовал, чтобы австрийской делегации был предоставлен решающий голос.

Представитель Великобритании Ч. Пик и американский делегат К. Кеннон поддержали эти необоснованные претензии. Развивая положения, выдвинутые французским делегатом, Пик поставил все точки над «и», в результате чего стал окончательно ясен план, с которым представители западных держав пришли на Дунайскую конференцию, и попытался представить дело таким образом, будто бы старая конвенция 1921 года, установившая несправедливый режим судоходства на Дунае и отдавшая контроль над Дунаем в руки держав, находящихся за сотни и тысячи километров отсюда, все еще сохраняет силу. Чтобы придать больше веса своему выступлению, Пик сослался на изданную в 1937 году книгу английского юриста Макнейра, заявив при этом, что общепринятый принцип международного права гласит, что никакая последующая конвенция не может иметь силы без согласия всех держав, подписавших предыдущую конвенцию по этому же вопросу.

Касаясь вопроса об участии в конвенции Австрии, Пик допустил грубую передержку, заявив, будто бы вопрос о государственном договоре для Австрии «уже разрешен» и что остаются лишь «некоторые расхождения по вопросу о репарациях».

Американский делегат Кеннон настаивал на том, чтобы Австрии был дан решающий голос на Дунайской конференции, хотя правительства США и Великобритании в период, когда решался вопрос о созыве конференции, сами были инициаторами приглашения Австрии с совещательным голосом.

Попытки представителей западных держав направить работу конференции по угодному им пути натолкнулись на решительный отпор представителей придунайских стран.

Делегат Чехословакии В. Клементис напомнил, что конференция созвана не для того, чтобы подтвердить несправедливую конвенцию 1921 года, а для того, чтобы создать новый статут судоходства на Дунае. «Разница между этой конференцией и предыдущей,— сказал он,— состоит не в том, что Дунай раньше протекал по территории одних стран, а теперь других. Разница в том, что раньше сильные державы навязывали свою волю государствам, не обладавшим полным суверенитетом, а сейчас статут судоходства на Дунае вырабатывается полностью суверенными государствами. Из этого и нужно исходить при решении вопроса».

Делегат Румынии А. Паукер заявила, что те времена, когда придунайским государствам диктовали решения, безвозвратно прошли. Она напомнила, что в решении Совета министров иностранных дел о созыве Дунайской конференции было ясно сказано, что должна быть выработана новая конвенция. «Зачем же теперь вы стучите кулаком по столу и говорите — давайте все сделаем по-старому?»—спросила Паукер у представителей западных стран. «Я понимаю, что вы хотели бы сохранить старый порядок, но желание—одно, а реальность—другое. Не всегда выходит так, как хочется». Касаясь заявления французского делегата Тьери о том, что Франция намерена сохранить «приобретенные права», Паукер напомнила, что речь идет не о справедливых правах, а о захватах, осуществленных путем давления на придунайские страны.

Венгерский делегат Э. Мольнар отметил, что если бы Совет министров иностранных дел считал необходимым сохранить довоенный режим судоходства на Дунае, то он не созывал бы нынешней конференции,—она была бы ненужной. Напомнив о том, что старый режим Дуная осуществлялся в интересах группы великих держав, стремившихся использовать Дунай в империалистических целях, Мольнар сказал: «Теперь дунайские народы являются самостоятельными, свободными и сильными. Они готовы сотрудничать со всеми державами, но лишь на условиях равноправия. Империалистические цели должны быть оставлены теми, кто хочет сотрудничать с нами».

Решительный отпор притязаниям представителей западных держав на то, чтобы направить работу конференции по угодному им пути, дали также представители Болгарии и Югославии.

Что касается претензий австрийского делегата на решающий голос, то делегаты Чехословакии, Румынии, Венгрии, Югославии и Болгарии убедительно показали, что решение Совета министров о созыве Дунайской конференции не дает Австрии никаких оснований для такого требования.

Как известно, в решении Совета министров сказано, что Австрия должна принять участие в конференциях по вопросам судоходства на Дунае лишь после урегулирования с нею вопроса о договоре. На нынешнюю конференцию австрийская делегация допущена с правом совещательного голоса,— такое решение было принято приглашающими державами — СССР, США, Великобританией и Францией.

Далее с яркой речью выступил глава советской делегации А. Я. Вышинский. Подвергнув аргументы представителей западных держав всестороннему политическому и юридическому анализу, он показал их полнейшую несостоятельность.

Подчеркнув, что представители западных держав ставят конференцию перед фактом ультиматума — либо она должна принять их условия, либо они не подпишут новой конвенции, Вышинский сказал:

«Советская делегация решительно отвергает такую постановку вопроса. Мы заранее скажем в ответ на такого рода ультимативные заявления, что они для нас не будут иметь никакого значения. Мы пройдем мимо них. Мы скажем: дверь на эту конференцию открыта вам и сюда и отсюда. Мы никого не заставляем принимать участие в конференции. Конференция созвана для сотрудничества, для дружественного рассмотрения вопроса, в котором заинтересованы все участвующие здесь. Здесь не конференция бенилюксов. Язык диктата и ультиматумов должен быть оставлен за порогом этого зала».

Касаясь претензий австрийского делегата на предоставление ему решающего голоса, Вышинский подверг их обстоятельному разбору и сказал, что такие претензии лишены основания, поскольку не урегулирован вопрос о договоре с Австрией, оставшейся в лагере гитлеровцев до конца войны. Кроме того, такие претензии находятся в прямом противоречии с ранее принятыми решениями четырех великих держав.

Речь Вышинского была выслушана участниками конференции с глубоким вниманием. Зал живо, с одобрением реагировал на прекрасно аргументированные доводы советского делегата.

(Полный текст речи А. Я. Вышинского будет приведен в следующем номере газеты).

Поскольку делегация США продолжала настаивать на предоставлении представителю Австрии решающего голоса, конференция была поставлена перед необходимостью принять решение по данному вопросу.

Французский делегат, понимая неловкость положения, в которое попали представители западных стран, выступающие против решения четырех держав о допущении на конференцию Австрии с совещательным голосом, обратился к представителю США с покорнейшей просьбой взять свое предложение *обратно*. Однако американский делегат К. Кеннон отклонил эту просьбу.

А. Я. Вышинский предложил поставить на голосование следующую резолюцию:

«Конференция подтверждает решение четырех великих держав — Советского Союза, США, Англии и Франции о допущении Австрии к участию в данной конференции с правом совещательного голоса».

Конференция приступила к голосованию. За американское предложение голосовали только две делегации — США и Великобритании. 7 делегаций голосовали против. Делегация Франции воздержалась от участия в голосовании. После этого было проголосовано предложение советской делегации. Оно было принято семью голосами. Делегации США, Великобритании и Франции воздержались. Таким образом, предложение было принято большинством представителей придунайских государств при воздержавшихся представителях США, Великобритании и Франции. Против советского предложения не голосовал никто.

Таким образом, на сегодняшнем заседании представители придунайских государств дали решительный отпор попыткам делегатов западных держав ревизовать решение Совета министров иностранных дел и направить работу конференции по угодному им руслу.

Очередной номер газеты «За прочный мир, за народную демократию!»

БУХАРЕСТ, 31 июля. (ТАСС). Завтра выходит из печати № 15 (18) газеты «За прочный мир, за народную демократию!». Передовица, озаглавленная «Мощная демонстрация сил демократического лагеря», посвящается могучей демонстрации единства и солидарности передовых сил всего мира в связи со злодейским покушением на жизнь вождя трудящихся Италии тов. Пальмиро Тольятти. На первой странице помещена также телеграмма секретаря Центрального Комитета ВКП(б) Маленкова Центральному комитету коммунистической партии Японии в связи с покушением на тов. Токуда и редакционная статья «Предатели международного социализма».

В номере публикуются статьи: члена политбюро Польской рабочей партии Гилари Минц—«От народно-демократической к социалистической Польше», секретаря Центрального комитета Болгарской рабочей партии (коммунистов) В. Червенкова — «Под знаком самокритики», секретаря Центрального комитета Румынской рабочей партии Василе Лука — «Мелкобуржуазный националистический облик руководителей коммунистической партии Югославии», статья члена ЦК итальянской компартии Джан Карло Пайетта — «К положению в итальянской социалистической партии», статья руководителя экономического отдела Центрального комитета коммунистической партии Чехословакии Лудвига Фрейка — «Некоторые итоги национализации промышленности в Чехословакии», статья члена ЦК компартии Франции Роже Гароди — «Борьба за зарплату неотделима от борьбы за мир и демократию», статья члена Центрального комитета компартии Франции Крижель-Вальримон — «Французская буржуазная печать под властью доллара».

В номере помещены также статья президента болгарской Академии наук Т. Павлова «Участие интеллигенции в развитии народной демократии в Болгарии» и статья Апостолу — «Провал нового наступления монархо-фашистов в Греции».

—о—

Радиокомментатор Роберт Аллен о причастности английской разведки к убийству Джорджа Полка

НЬЮ-ЙОРК, 31 июля. (ТАСС). Известный радиокомментатор Роберт Аллен в своем выступлении по радио заявил, что ему стало известно из достоверных греко-американских источников, что английская разведка в Греции ответственна за убийство антифашистского американского корреспондента Джорджа Полка, происшедшее в мае месяце в Салониках.

«Это дело свидетельствует о том, что английская разведка в некоторых случаях прибегает к похищению и убийству для достижения своих целей. Полк был убит в Салониках, т. е. там, где прочно обосновалось греческое правительство и где английская разведка имеет многочисленных агентов, — во время исполнения мирной миссии».

«Полк был препятствием, мешавшим английской политике в Греции. В тех кругах, откуда получены сведения, заявляют, что имеющиеся у них данные окончательно доказывают, что английская разведка ответственна за убийство Полка». По словам Аллена, в этих кругах указывают, что генерал Доновен, расследующий обстоятельства убийства Полка по поручению вашингтонской организации журналистов, знает о методах английской разведки и целях англичан в Греции, но предпочитает хранить молчание по этому вопросу.

НА ПЕРВЕНСТВО СССР ПО ФУТБОЛУ

ПОБЕДА КОМАНДЫ ЦДКА

Вчера команда Центрального Дома Красной Армии (ЦДКА) не только одержала важную для себя победу над тбилисскими динамовцами, но и показала высокий класс футбольной игры. Особенно хорошо провела соревнование линия нападения, которую вновь возглавил умный тактик и превосходный мастер Григорий Федотов.

Когда диктор в самом начале матча, об'являя состав команд, назвал его имя, на трибунах раздались аплодисменты. Это доверие понимающих зрителей Г. Федотов полностью оправдал. Он показал богатый арсенал приемов первоклассного лидера нападения. Своим умением комбинировать и точно передавать мяч он позволил всей пятерке армейских форвардов легко исполнять хорошо задуманные тактические задачи. Это, естественно, очень затрудняло игру тбилисских защитников.

Футболистам ЦДКА до перерыва удалось провести в ворота тбилисцев три мяча, пропустив в свои ворота лишь один. Все три мяча вбиты Г. Федотовым.

Вторая половина соревнования прошла в несколько ослабленном темпе, но в упорной борьбе и временами носила чрезмерно острый характер. Недостаток мастерства некоторые футболисты пытались компенсировать резкой игрой, которая лишь мешала общему ходу матча.

Команды обменялись голами (В. Николаев и Г. Джеджелава), и армейские футболисты ушли с поля, выиграв встречу со счетом 4 : 2.

М. М.

* * *

Вчера в Киеве состоялся матч между командами «Динамо» (Киев) и «Крылья Советов» (Москва). Выиграли киевляне со счетом 3 : 2.

Протесты в палате общин против создания англо-американского консультативного совета

ЛОНДОН, 30 июля. (ТАСС). Как сообщило агентство Рейтер, 28 июля заместитель лидера оппозиции в палате общин Антони Иден первый заявил протест против решения о создании об'единенного англо-американского консультативного совета с целью улучшения английских методов производства.

«Мы не должны, — сказал Иден,— соглашаться с тем, что Англии необходимо просить совета какой-либо другой страны в вопросах организации производства».

«Трудно согласиться с тем, чтобы какая-нибудь другая страна, какой бы передовой она ни была, могла инструктировать нас в наших делах».

Английский министр финансов Стаффорд Криппс, сообщивший об этом решении после переговоров 25 июля в Париже с администратором по осуществлению «плана Маршалла» Гофманом, заявил парламенту, что, по его мнению, если американцы могут тем или иным способом помочь увеличению английского производства, «было бы глупо не согласиться на эту помощь».

Независимый лейборист, член парламента Джон Плэттс-Миллс заявил, что создание совета представляет собой «оскорбление достоинства нашего народа и угрозу нашей экономической безопасности». Плэттс-Миллс добавил, что как только смысл предложений станет ясен, в Англии они вызовут общий «гнев».

Стаффорд Криппс ответил на это, что конгресс тред-юнионов и английские предприниматели не придерживаются такого мнения.

Лейборист Ричард Стокс (промышленник) предложил, чтобы Англия отправила в США советников для того, чтобы помочь американцам предотвратить «значительную непроизводительную потерю рабочей силы и материалов в США...»

На вопрос, получат ли американцы доступ к секретным производственным процессам и научно-исследовательским работам в Англии, Криппс ответил: «Это будет целиком зависеть от людей, которые несут ответственность за секреты этих отраслей промышленности. Это мероприятие об'единяет промышленность обеих стран. Что станут они делать впоследствии — это их дело решать».

Коммунист — член парламента Уильям Галлахер сравнил указанные предложения с «распродажей имущества».

Отвечая на вопрос об опасности снижения квалификации английских рабочих из-за введения методов массового производства, Стаффорд Криппс сказал, что Англия уже сейчас в значительной мере практикует массовое производство, и что «мы сможем, вероятно, расширить его, не снижая в заметной степени качества». Он сообщил парламенту, что предложил Гофману создать об'единенный совет не потому, что английская промышленность хуже промышленности других стран, а потому, что обмен опытом в области методов производства окажется исключительно полезным для Англии.

Криппс пытался представить консультативный совет всего лишь в виде средства обмена опытом и даже выразил надежду, что англо-американский совет «покажет путь» другим странам, участвующим в «плане Маршалла».

До от'езда Стаффорда Криппса в Париж для совещания с Гофманом об'единенный Национальный промышленный совет, как это стало известно 28 июля, протестовал против того, чтобы данные об английском производстве разглашались неофициальными американскими визитерами по возвращении в США.

Сообщение китайского агентства об обращении представителей интеллигенции Южной Кореи

ШАНХАЙ, 31 июля. (ТАСС). Как передает сеульский корреспондент агентства Сентрал Ньюс, 330 представителей южнокорейской интеллигенции, в том числе профессора, журналисты, адвокаты, актеры и врачи, опубликовали заявление, в котором выражают протест против американской политики перевооружения Японии. Эти представители требуют одновременного вывода американских и советских войск из Кореи. Эти представители заявляют также, что независимая Корея должна быть нераздельной, и указывают, что Корея представляет собой пороховую бочку на Дальнем Востоке.

АГЕНТСТВО ФРАНС ПРЕСС О ДЕЙСТВИЯХ ФАШИСТСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ В ИТАЛИИ

ПАРИЖ, 31 июля. (ТАСС). Агентство Франс Пресс сообщает из Милана, что в день рождения Муссолини неизвестными лицами были возложены цветы на то место, где были повешены тела диктатора и его сообщников в апреле 1945 года в момент освобождения Италии. Во многих церквах были отслужены панихиды. По окончании панихиды присутствующие обменивались фашистским салютом.

Выздоровление Пальмиро Тольятти

РИМ, 31 июля. (ТАСС). Сегодня утром Тольятти покинул клинику института патологической хирургии Римского университета, где он находился на излечении со дня ранения и операции.

Адвокат Аурелио Бекка подал в римский провинциальный суд официальное заявление о том, что Пальмиро Тольятти будет гражданским истцом на процессе по делу Палланте. Сообщение об окончании следствия еще не сделано и срок и место процесса пока не известны.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ.

СЕГОДНЯ В ТЕАТРАХ

ФИЛИАЛ МХАТ — последние спект. Белорусского гос. драм. т-ра им. Янки Купалы — **Константин Заслонов.** Нач. в 8 ч. веч.

ГОС. МАЛЫЙ Т-Р — последние спектакли Киевского русского драм. т-ра им. Леси Украинки — утро — **Хождение по мукам,** веч. — **Живой труп.** Нач. в 8 ч. веч.

ГОС. Т-Р ИМ. ВАХТАНГОВА — сп. гос. драм. т-ра им. Станиславского — **День чудесных обманов** (Дуэнья). Нач. в 8 ч. веч.

Т-Р ИМ. СТАНИСЛАВСКОГО И НЕМИРОВИЧА-ДАНЧЕНКО — последние спектакли Ленинградского т-ра им. Ленинского комсомола — утро и веч. — **Два капитана.**

ЦЕНТР. Т-Р КР. АРМИИ — в пом. драм. т-ра парка ЦДКА — **Ночь ошибок.** Нач. в 8 ч. вечера.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочное бюро — Д 3-30-68; Партийной жизни — Д 3-39-16; Пропаганды — Д 3-33-88; Сельскохозяйственного — Д 3-10-85; Экономического — Д 3-36-82; Иностранного — Д 3-37-50; Писем — Д 3-15-69; Местной сети — Д 3-15-47; Информации — Д 3-15-80; Литературы и искусства — Д 3-38-73; Военного — Д 3-37-63; Местных газет — Д 3-10-81; Науки и техники — Д 3-35-33; Критики и библиографии — Д 3-31-05; Пресс-бюро — Д 3-30-99; Секретариат — Д 3-15-64; Отдел объявлений — Д 3-39-00; Экспедиция — Д 3-39-60.

Б 02363. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 514.